

Ville de Saint-Jean-d'Angély

PIÈCE N° 1.2

***Dossier de dérogation au
titre de l'article L111-9 du
Code de l'Urbanisme***

Ville de Saint-Jean d'Angély
Place Jean Michaud
16200 SAINT JEAN D'ANGELY

AGENCE UH
6, rue du Marché
17610 SAINT-SAUVANT



	Prescription	Approbation Conseil Communautaire	Approbation État
Modification du PLU			

Vu pour être annexé à la décision du conseil communautaire

Le Président

1 ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION.....4

- 1.1 Le contexte légal de l'étude
- 1.2 Le terrain du projet et ses évolutions
- 1.3 Les besoins d'extension d'une entreprise
- 1.4 Le plan de zonage du PLU
- 1.5 L'application initiale de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme sur la commune.

2 ANALYSE DE LA QUALITÉ ARCHITECTURALE, DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES8

- 2.1 Le contexte urbain.
- 2.2 Le contexte topographique et hydrographie
- 2.3 Les composantes paysagères.
- 2.4 le caractère artificialisé du terrain du projet
- 2.5 Analyse des enjeux de sécurité et des nuisances

3 EXPOSÉ DES TERMES DE LA DÉROGATION ET SES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT15

- 3.1 Exposé de la dérogation à l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme
- 3.3 Mesures d'accompagnement du projet au regard de l'article L111-9 du Code de l'Urbanisme

1.1 Le contexte légal de l'étude

Principes du Code de l'Urbanisme

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme incitent les collectivités, à partir d'une réflexion sur les abords des grands axes routiers, à penser le développement urbain dans un souci de qualité paysagère des périphéries urbaines et des entrées de ville.

Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement (« loi Barnier »), portant sur la protection des paysages aux abords des grandes infrastructures de transport desservant les territoires et les espaces d'agglomération.

L'application de cette législation constitue un moteur de requalification du territoire, permettant notamment de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère et fonctionnelles des futurs sites d'extension des agglomérations aux abords de ces grandes infrastructures de transport, et leurs relations avec l'environnement.

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme s'appliquent plus spécifiquement aux abords des grands axes routiers classés dits à grande circulation. Selon l'article L110-3 du Code de la Route, il s'agit des routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire. Elles justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation.

La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies. Cette liste ainsi définie par le décret du 31 mai 2010 modifiant le décret du 3 juin 2009, s'appliquant à l'ensemble du territoire national.

Possibilités de construire aux abords des voies à grande circulation

En application des principes légaux précédemment exposés, l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme dispose que, en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la Voirie Routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

L'article L111-7 du Code de l'Urbanisme précise que l'interdiction mentionnée à l'article précédent ne s'applique pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole et aux réseaux d'intérêt public. Cette règle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Dérogation aux restrictions imposées par la loi

En vertu des principes légaux précédemment énoncés, l'objectif poursuivi par le législateur n'est pas de restreindre systématiquement les possibilités de construire aux abords des voies classées à grande circulation, mais d'inciter les collectivités à développer la qualité paysagère de ces espaces, souffrant bien souvent d'une dépréciation paysagère.

Ainsi, l'article L111-9 du Code de l'Urbanisme expose que les communes dotées d'un Plan Local d'Urbanisme, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'État et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme.

Ces règles d'implantation à caractère dérogatoire doivent s'accompagner d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces dernières sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. Ces différents critères seront étudiés précisément dans le cadre du présent dossier.

1.2 Le terrain du projet et ses évolutions

Initialement le terrain du projet correspondait à une parcelle agricole dans un contexte de grandes cultures ouvertes. De rares plantations structuraient ce parcellaire agricole. On relève toutefois la persistance de certaines haies notamment sur le côté Sud du terrain du projet, un linéaire végétal qui accompagne le dénivelé du terrain.

Sur la photographie aérienne de 1975 apparaissent les deux premières constructions sur le site correspondant à celle que l'on connaît aujourd'hui ; Celle de la carrosserie Saint-Aubert au Nord et la concession automobile côté Sud. On relève aussi une troisième construction de moindre envergure sur le côté opposé de la RD.150 dédiée à une activité artisanale.

Le poste de transformation est apparu plus récemment au Nord du terrain du projet. Ce dernier apparaît intégralement artificialisé sur la photographie aérienne de 2019 et ainsi dédié à la fonction de stationnement des véhicules aménagés par la carrosserie Saint-Aubert présente «historiquement» sur la parcelle mitoyenne.

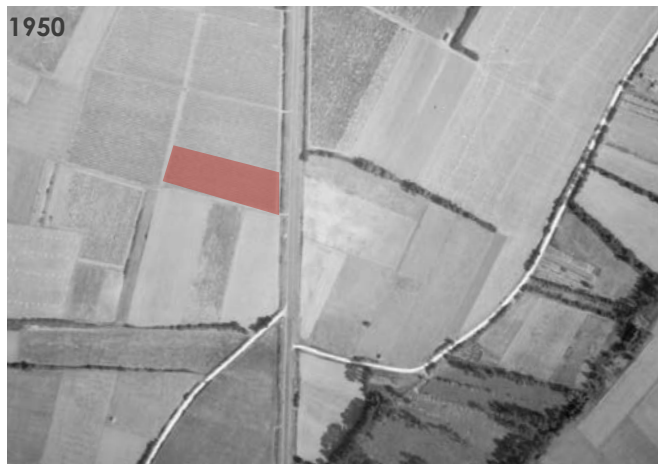
1.3 Les besoins d'extension d'une entreprise

Saint-Aubert Carrosserie est un spécialiste français de la transformation de cabines poids lourds, de véhicules type SMUR, pompier et de carrosserie spécifique dédiée à une activité métier.

La Carrosserie Saint-Aubert a été créée en 1921. Elle dispose de bâtiments couverts et d'un parking sur son côté Nord qui se remplit régulièrement de véhicules sur lesquels intervient l'entreprise. C'est précisément sur ce dernier que porte le projet de développement des bâtiments de l'entreprise afin qu'elle dispose d'une surface couverte plus conséquente.

Toutefois, l'inscription initiale de ce terrain au sein de la zone agricole implique une évolution du document d'urbanisme afin de lui conférer un caractère constructible.

De plus, le terrain du projet étant concerné par la bande de recul inconstructible au titre de la loi Barnier, celui-ci se voit fortement contraint. La présente étude vise donc à adapter ce recul afin d'optimiser son emprise constructible aux besoins d'extension de l'entreprise et cela en cohérence avec son contexte paysager et environnemental.





1.5 L'application initiale de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme sur Saint-Jean d'Angély

La commune de Saint-Jean d'Angély est concernée par le décret du 31 mai 2010 modifiant le décret du 3 juin 2009, fixant la liste des routes à grande circulation. Ces routes sont définies à l'article L110-3 du Code de la Route et désignent les routes nationales ainsi que les routes dont la liste est annexée au décret du 31 mai 2010.

En vertu de ces textes, la commune est concernée par le classement de la RD.150 et RD939, en tant que route à grande circulation, marquant respectivement l'entrée Sud de l'agglomération et en dessinant le contournant par le Nord.

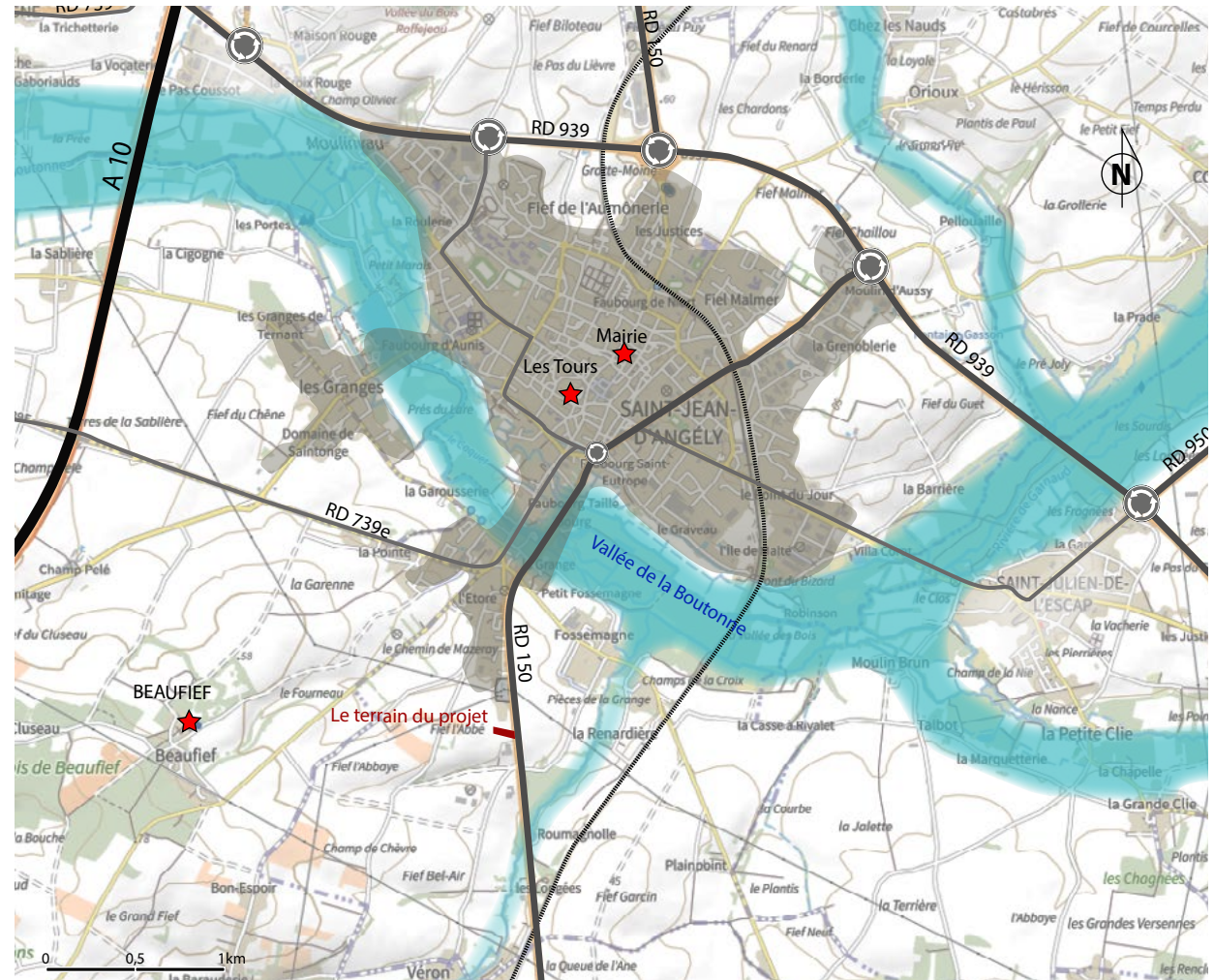
En application de la loi du 21 février 1995 et selon l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des RD.150 et RD.939 en dehors des espaces urbanisés.

La présente étude s'intéresse spécifiquement à la RD.150, laquelle concerne les marges urbaines du site de la société Saint-Aubert Carrosserie. Celles-ci sont exclues du champ d'application de l'article L111-6. Néanmoins, la société se trouve contrainte dans son développement par l'application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme sur une emprise privilégiée pour l'accueil de nouvelles constructions à vocation d'activités dans le prolongement Nord de ses activités existantes.

1.3 Définition de l'objet de l'étude

Contexte du document d'urbanisme

La Communauté de Communes des Vals de Saintonge sur demande de la ville de Saint-Jean d'Angély, a prescrit la modification du PLU par délibération afin de permettre la réalisation d'un projet de développement économique.



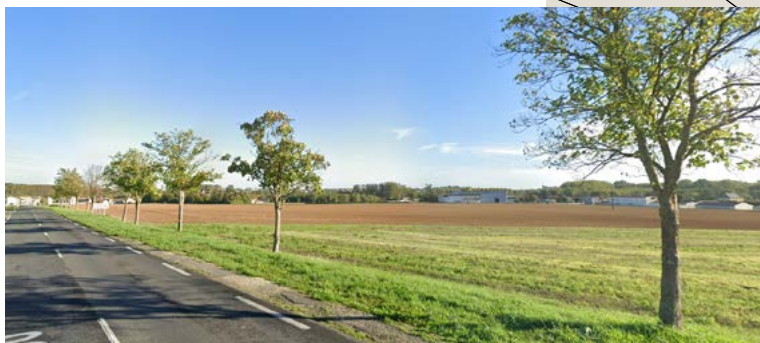
2.1 Le contexte Urbain

Le terrain du projet s'inscrit dans le contexte d'une urbanisation très peu dense, diffuse et linéaire le long du côté Ouest de la RD.150.

Les différentes activités présentes sur cette entrée ont été créées dans les années 1970 et durant la décennie 2010 avec la création du poste de transformation.

Cette urbanisation diffuse a pour effet de banaliser cette entrée de ville mais sur un côté seulement de la RD.150.

Le côté Est conserve son unité paysagère agricole. Il offre une perspective d'intérêt vers la ville et sa relation à la vallée de la Boutonne, à travers le jalonement des arbres d'alignement qui couronnent la RD.150.



2.2 Le contexte topographique et hydrographique

Le site à projet occupe le versant Sud de la vallée de la Boutonne et s'épanche plus précisément sur le versant Nord-Ouest d'un vallon affluent, le Loubat.

Ce dernier est lui-même alimenté par une vallée sèche qui remonte sur le côté Sud du terrain.

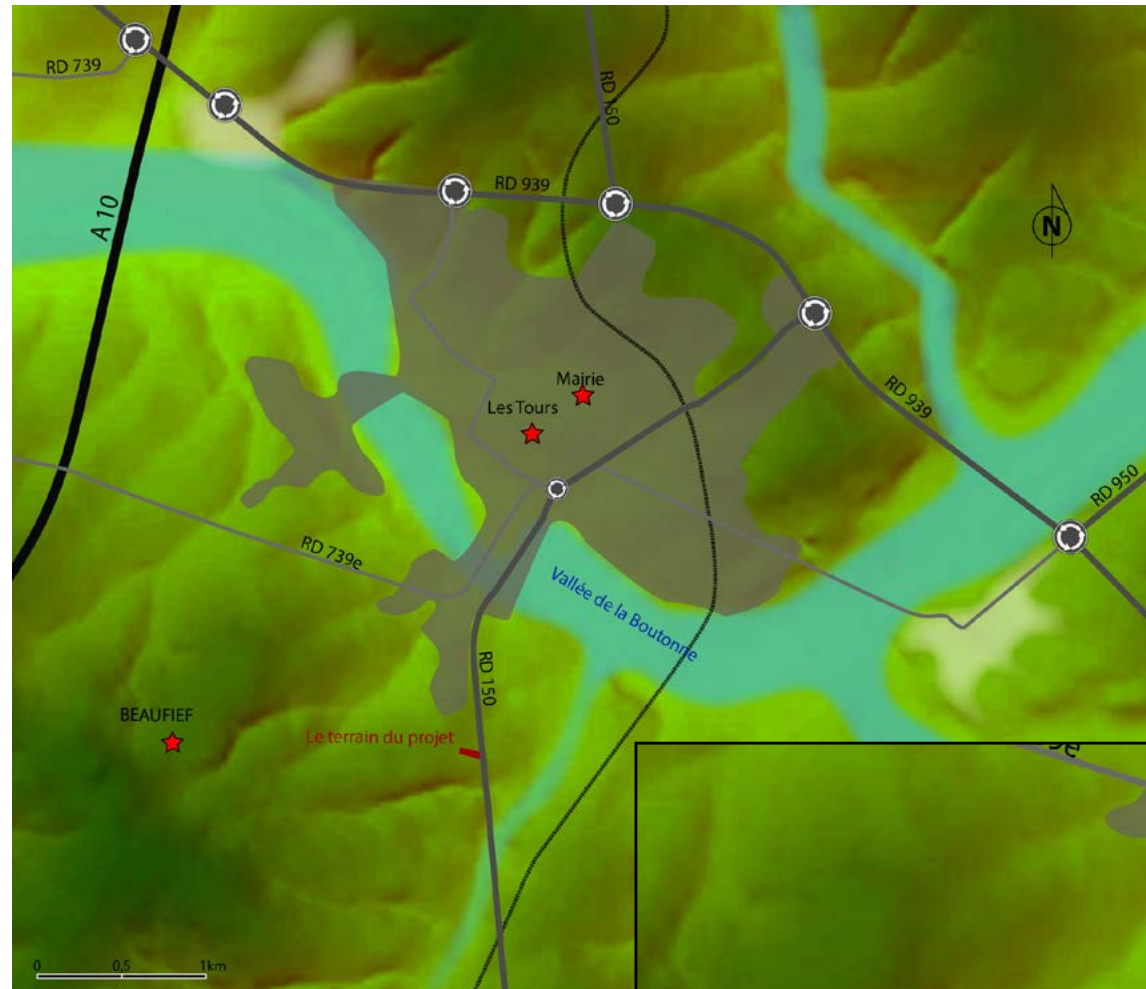
Ainsi le terrain du projet se détache de la ville par sa position en retrait et sur une déclivité opposée à celle-ci.

Dans le contexte du terrain, les altitudes passent ainsi **de 20 mètres en fond de vallée et à plus de 55 mètres** en remontant vers le Château de Beaufief. Le terrain du projet occupe une altimétrie intermédiaire d'environ 30 mètres.

Il a fait l'objet de travaux de terrassement et son point bas est arrêté par la limite de la RD.150.

Globalement, le relief du terrain ne soulève pas d'enjeu paysager particulier. Localement, sa position altimétrique équivalente à la RD.150 ne lui confère pas non plus d'enjeu d'intégration paysagère complexe à résoudre.

La problématique de gestion des eaux pluviales demeure un enjeu propre à tout aménagement urbain et peut-être prétexte à une végétalisation du site.



2.3 Les composantes paysagères du site

Depuis la RD.150

Carrosserie

Poste de transformation



1. Vue en direction du Sud-Est ; une interruption d'espace agricole apparaît entre la clôture du poste de transformation au premier-plan et les bâtiments de la carrosserie en arrière-plan. Le parking d'ores et déjà clôturé, est assimilable visuellement aux constructions de l'entreprise de carrosserie.

Carrosserie



2. Vue en direction du Nord-Ouest ; Les bâtiments de la carrosserie construits sur un remblai dominant l'horizon. D'ici, l'aire de stationnement est dissimulée à l'arrière des bâtiments. Les alignements de frênes disparaissent au droit des bâtiments et par conséquent, ne contribuent pas à leur intégration.

3. Le relèvement du plateau a pour effet de dissimuler l'entrée de ville plus au Nord.

Depuis le chemin de Champ de Chèvre

Bâtiment existant de la carrosserie

la coopérative ; marqueur paysager



1- Vue à partir du relèvement du plateau agricole côté Ouest en direction du terrain du projet

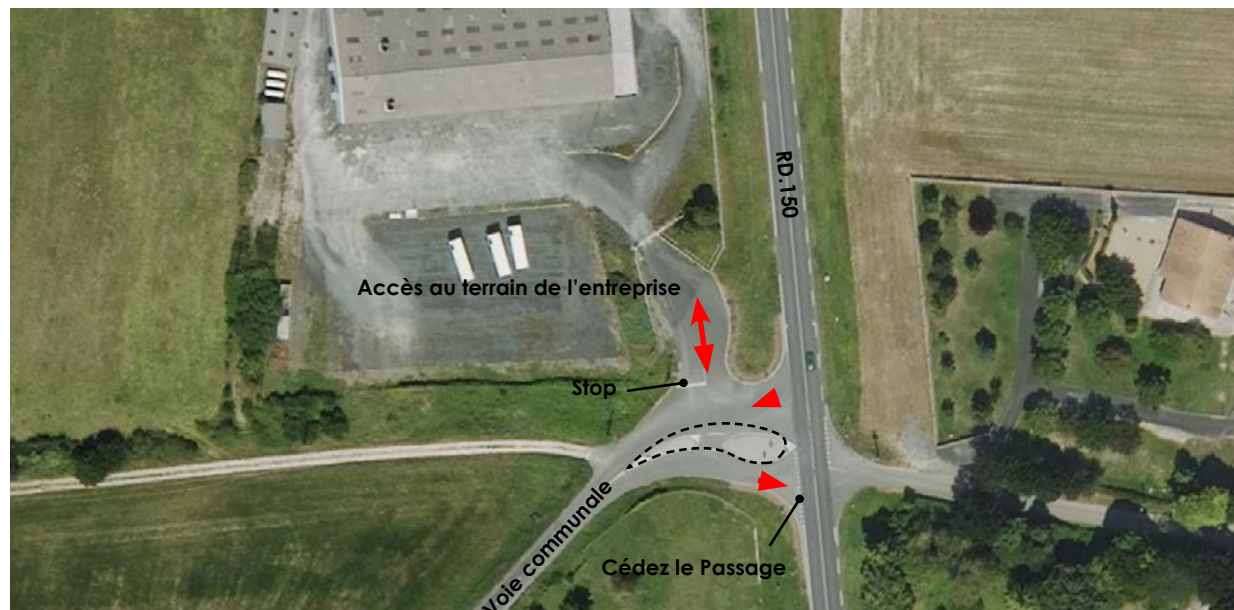


2 - Vue à partir du même chemin rural en direction de la ville ; l'altimétrie du plateau offre des vues lointaines

La desserte de l'entreprise de carrosserie s'effectue par un accès avec Stop laissant la priorité à la voie communale à laquelle il se connecte.

La voie communale quand à elle se connecte à la RD.150 à partir d'un carrefour avec ilot central.

Aucune connexion directe sur la RD.150 n'est autorisée ce qui en assure la sécurité.



Vue à partir de la voie communale située sur le côté Sud de la carrosserie ; sa desserte s'effectue via cette voie secondaire qui se connecte à la RD.150 à partir d'un carrefour avec ilot central.

2.4 Le caractère artificialisé du terrain du projet

Le terrain est actuellement utilisé en tant qu'aire de stationnement et sa surface est traitée en bicouche. Intégralement artificialisé, le terrain ne présente par conséquent aucun intérêt agronomique ni écologique.

Le terrain est délimité par un grillage rigide qui se veut en sécuriser l'accès contre les intrusions. Il apparaît opportun de reconsidérer cette clôture en particulier sur les franges Nord et Est, au contact des espaces agricoles pour des raisons paysagère et de fonctionnement hydraulique.

Sur un plan paysager la mise en place d'une transition végétale faciliterait l'intégration des futures constructions et (ou) installations, en particulier d'un point de vue extérieur au terrain.

Sur un plan hydraulique, la création d'une bande tampon d'infiltration assurerait une protection contre les écoulements pluviaux en provenance du versant Nord-Ouest.



Clôture délimitant l'aire de stationnement de la carrosserie



Le terrain du projet est aujourd'hui intégralement recouvert d'un revêtement routier du fait de son utilisation en aire de stationnement de véhicules poids-lourds.

2.5 Analyse des enjeux de sécurité et des nuisances

La RD.150 est une voie départementale de première catégorie classée à grande circulation au titre de l'article L110-3 du Code de la Route, en application du décret du 31 mai 2010.

Elle constitue l'entrée Sud de la ville de Saint-Jean d'Angély.

Cette infrastructure comptabilise en 2018 près 7 000 véhicules/jour.

Les restrictions applicables en matière de possibilités de construire à ses abords prennent la forme d'une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe central de la voie, en application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme.

Le projet porte sur l'extension d'une entreprise de carrosserie située sur l'entrée Sud de la ville

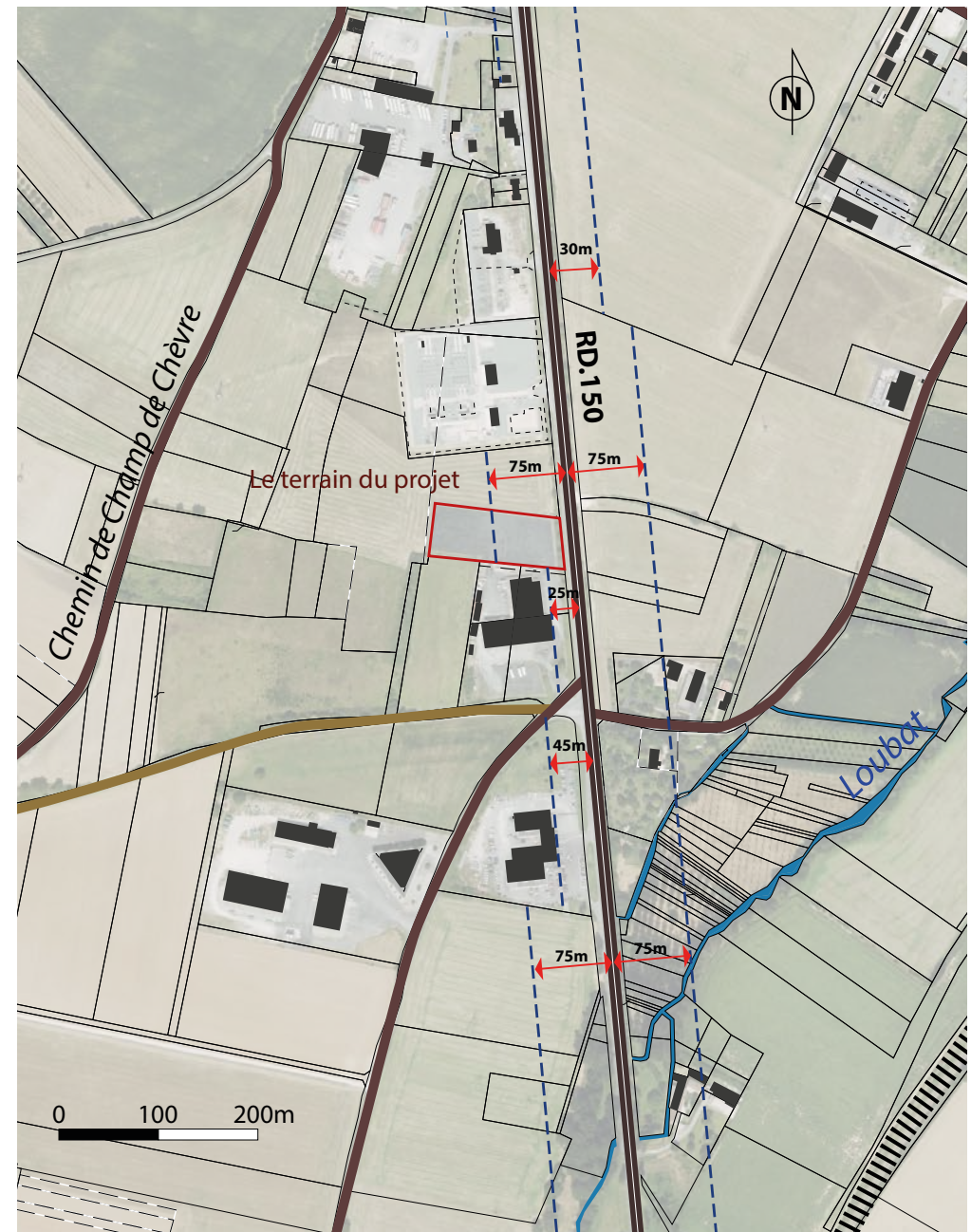
Le projet bien que très circonscrit à une emprise réduite sollicite la dérogation au titre de l'article L111-9

Les abords de la RD.150 accueillent plusieurs entreprises et installations industrielles disséminées le long de son axe dont le terrain de la carrosserie.

Cette entreprise souhaiterait développer de nouveaux bâtiments sur une emprise attenante q'i lui appartient dans le but de développer son activité. La dite parcelle nécessite de déroger à l'application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme aux abords de la RD.150.

En terme de fonctionnalité et de sécurité on soulignera les points suivants :

- Une desserte en appui sur un carrefour existant ; la carrosserie bénéficie d'un accès indirect sur le RD.150 qui s'opère via une voie secondaire connecté à la RD.150 via un carrefour aménagé.
- Le projet d'extension de la carrosserie est associé à une augmentation potentiel le du trafic routier qui reste négligeable en lien avec une unique pré-activité existante sur le site.
- une absence d'habitation sur les abords immédiats de ces entreprises en limitant par conséquent les effets potentiels.



3. EXPOSÉ DES TERMES DE LA DÉROGATION ET SES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

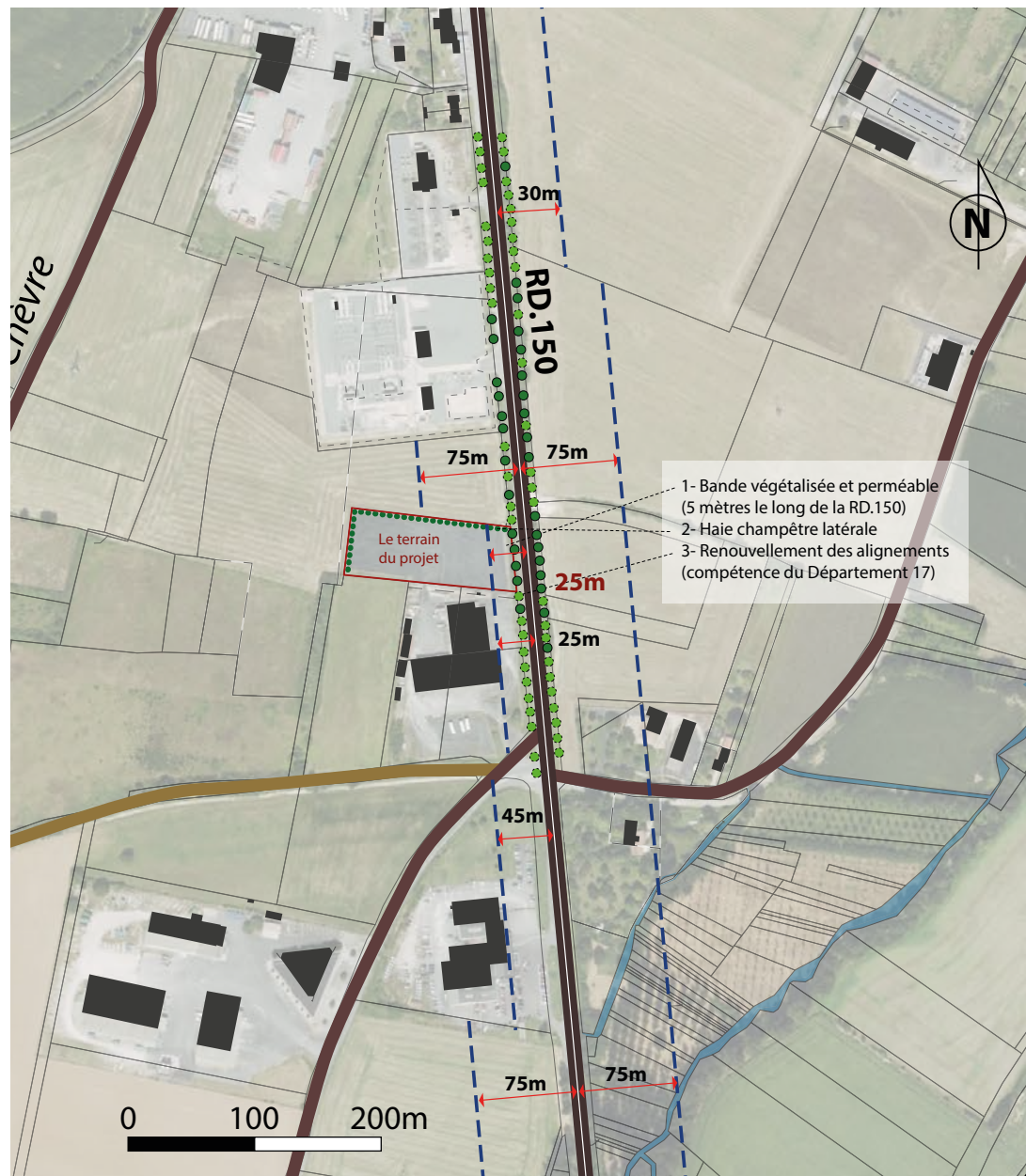
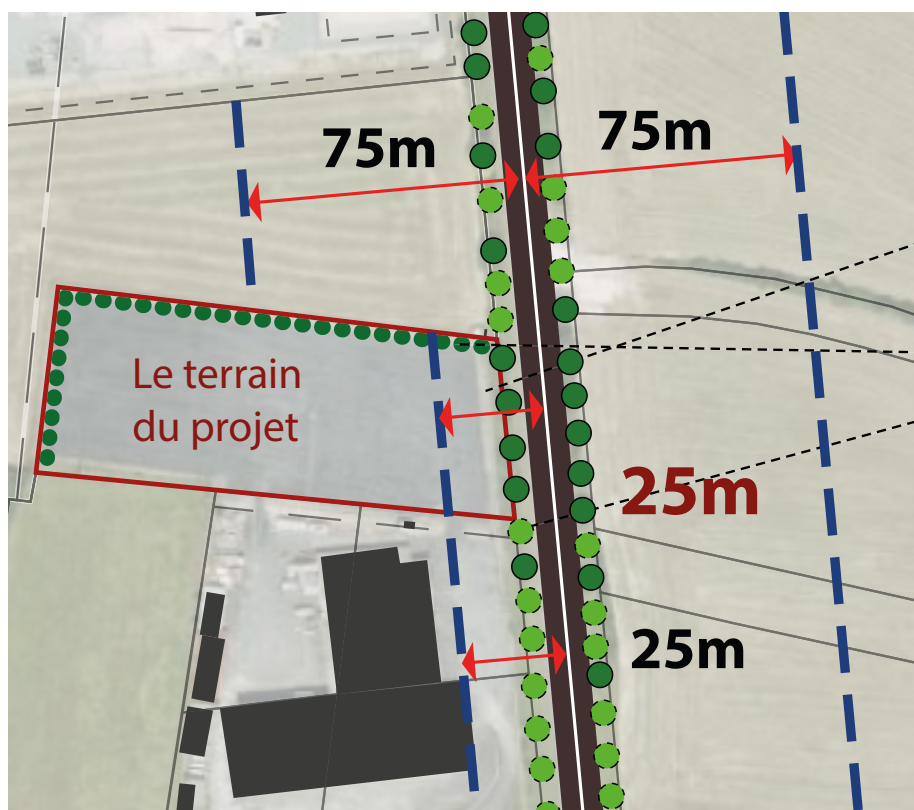
3.1 Exposé de la dérogation à l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme.

Proposition de réduction du recul de 75 mètres à 25 mètres :

Deux mesures d'accompagnement du projet par le végétal :

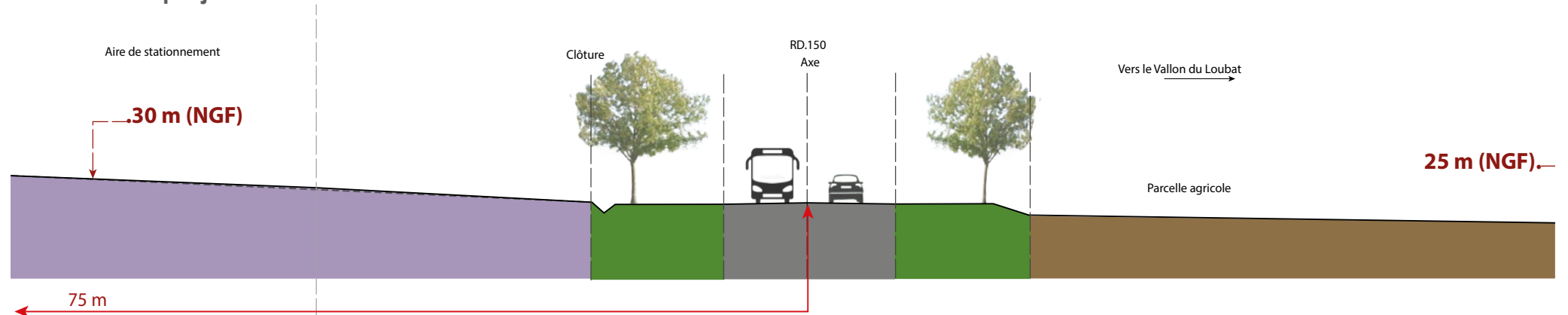
1- Plantation d'une haie champêtre latérale (Nord et Ouest) utile à l'intégration paysagère des constructions futures et actuelles, à la bio-diversité (trame verte) et à la régulation des eaux de ruissellement

2- Renouvellement des alignements (compétence du Département 17) avec de nouvelles essences mixtes, locales et rustiques

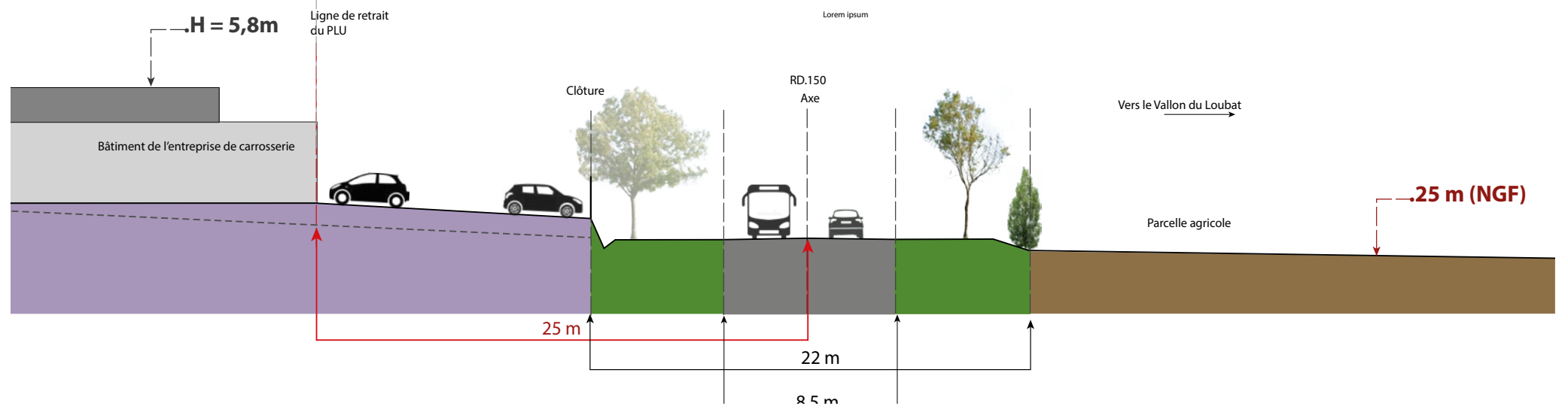


Le projet d'adaptation du recul AVANT DEROGATION

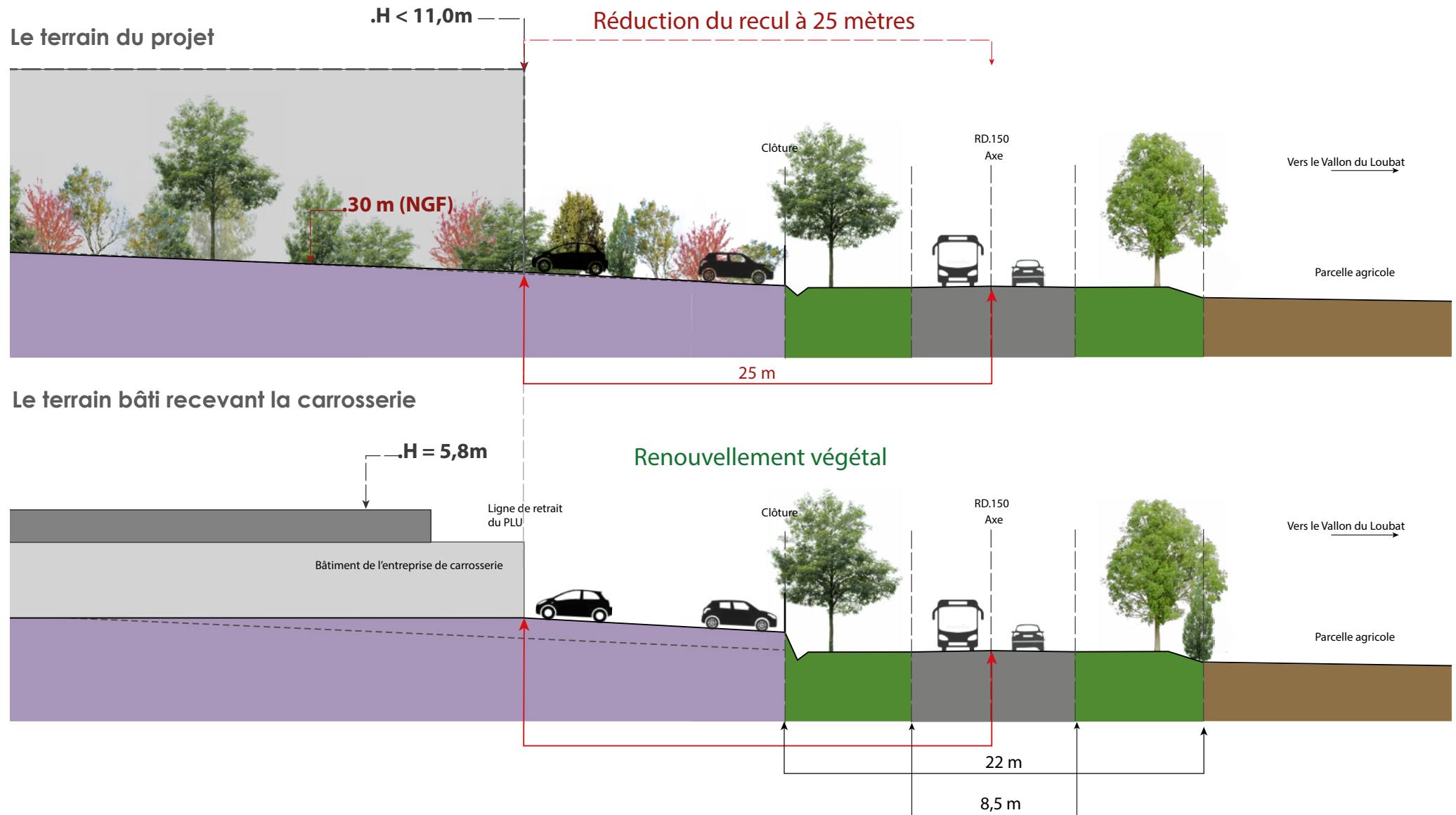
Le terrain du projet



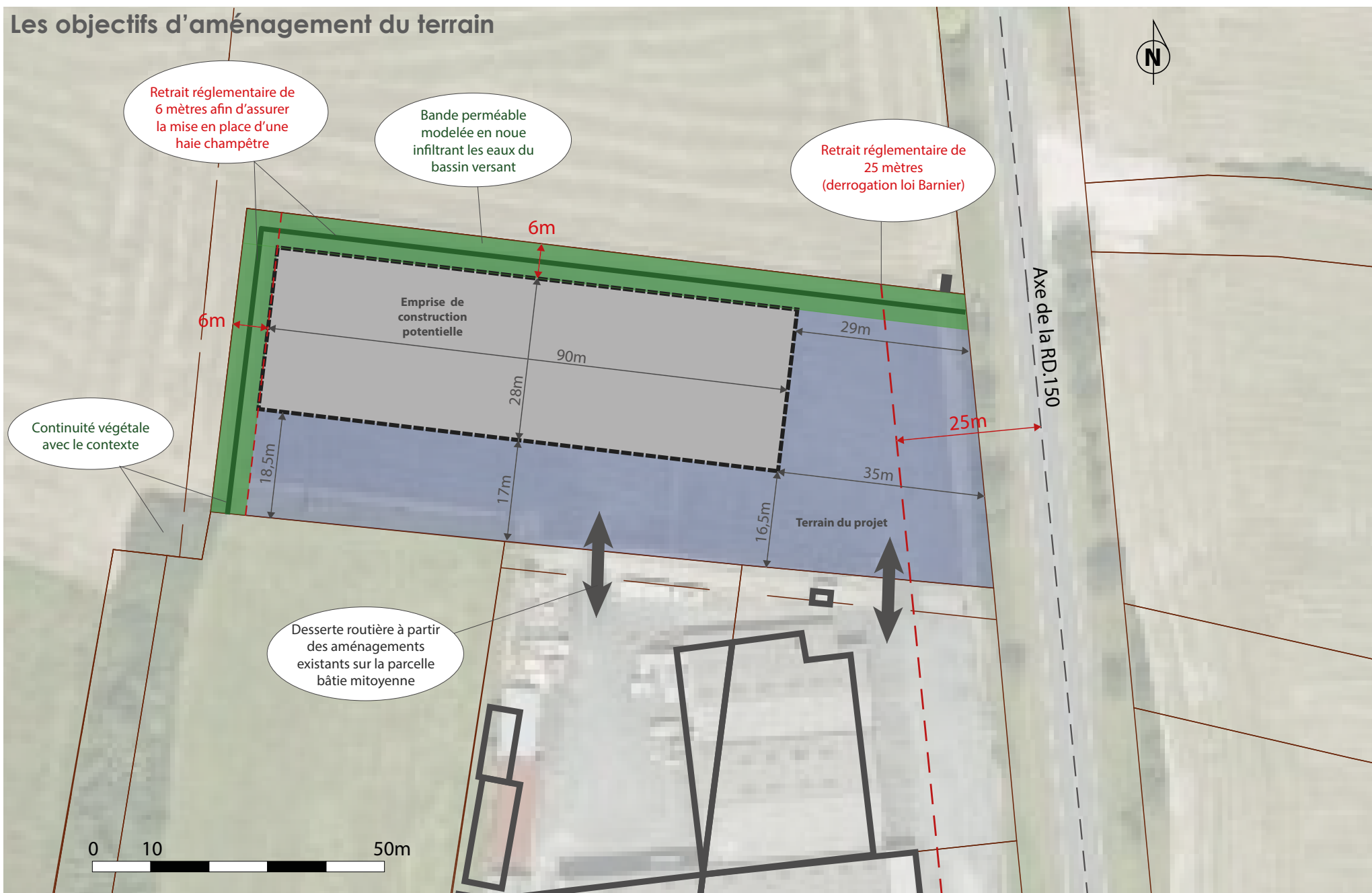
Le terrain bâti recevant la carrosserie



Le projet d'adaptation du recul APRES DEROGATION



Les objectifs d'aménagement du terrain



3.2 Mesures d'accompagnement du projet au regard de l'article L111-9 du Code de l'Urbanisme

Orientations relatives à la qualité architecturale, urbaine et paysagère

Implantation, volumétrie et hauteur

Le projet prendra la forme d'un bâtiment d'une surface potentielle de 2500 à 3000m² maximum d'emprise, et bordé de surfaces destinées aux manœuvres des véhicules de transport de marchandises et autres véhicules d'exploitation du site.

Le futur bâtiment sera accessible à partir de l'accès assurant la desserte du bâtiment existant de l'entreprise. L'implantation de ce dernier permet un prolongement des accès sur ses façades avant et arrière. L'implantation du futur bâtiment se fera de manière à permettre des manœuvres de véhicules sur ces côtés Sud et Ouest.

Il a été retenu comme recul de référence pour l'implantation du futur bâtiment, celui des bâtiments existants soit un recul réglementaire de 25 mètres calculé à partir de l'axe de la RD.150. C'est précisément à partir de cette côte que se voit définit le nouveau recul au titre de la loi Barnier, dérogeant ainsi au recul initial de 75 mètres.

La hauteur de la future construction n'excèdera pas les 9 mètres mesurés au faîtage. Cette disposition se voit intégrée au sein du règlement du PLU lequel ne comportait initialement aucune limitation de hauteur. Cette règle de hauteur vise à limiter l'impact visuel des futures constructions dans le paysage environnant.

De plus, l'implantation du nouveau bâtiment, en continuité visuelle directe du bâtiment existant, se verra intégré plus facilement dans l'environnement du site.

En outre, afin faciliter encore cette intégration paysagère des constructions, leur accompagnement par des trames végétales s'avère utile. Afin de concilier recherche d'intégration paysagère et préservation des fonctionnalités routière internes du terrain, ces trames végétales seront déployées sur le nouveau contour du site constructible, c'est à dire sur ses limites Nord et Ouest comme décrit ci-après.

Aspect extérieur du projet

Les bâtiments seront réalisés dans le même aspect que les bâtiments avoisinants par soucis d'unité architectural du site ainsi que dans le respect des dispositions du PLU. Rappelons notamment que le règlement de la zone AUx à l'article 11 intègre une règle générale visant une bonne intégration des constructions dans leur contexte à savoir :

« Les constructions doivent présenter une simplicité de volume, une unité d'aspect et de matériaux compatibles avec la bonne économie de construction, la tenue générale de l'agglomération et l'harmonie du paysage.

Les clôtures seront de type simple et discret, leur hauteur sera limitée à 2 ml. »

Traitement environnemental et paysager des espaces non-bâtis

Le traitement des espaces non-bâtis sera d'une part minéral et d'autre part végétalisé. Les espaces marquant les abords Sud et Est de la construction seront revêtus d'enrobé pour permettre les manœuvres de véhicules (chargement et déchargement) et les échanges entre les bâtiments. Ils seront également adaptés à la circulation des véhicules de secours.

En revanche, les limites Nord et Ouest du terrain se verront réservées une frange végétalisée d'une largeur minimale de 6 mètres. Celle-ci est dédiée à la plantation d'une haie champêtre ainsi qu'à un modelage du terrain en noue et talus afin d'assurer une gestion des eaux de ruissellement en provenance du bassin versant.

L'objectif est de créer une transition visuelle et hydraulique entre l'espace agricole et celui dédié aux activités. Cette haie bocagère sera composée d'essences mixtes et locales. Cette haie formera à terme une ligne végétale structurante et contribuera à l'insertion paysagère du projet du point de vue de la RD.150 et plus largement des espaces environnant.

Précisons que cette trame végétale sera connectée sur son extrémité Sud-Ouest à la trame végétale existante sur le site. Ainsi cette «connectivité» entre des plantations existantes et celles à créer renforcera leur valeur écologique, soutenant le principe d'un corridor de biodiversité (trame verte).

Afin de conforter la valeur écologique des plantations, l'utilisation d'une palette composée d'essences locales est recommandée. Il convient de favoriser l'apparition de différentes strates végétales (arborées et arbustives) et de privilégier un mélange d'essences persistantes (1 tiers) et caduques (2 tiers), (voir annexe relative à la plantation de haies champêtres).

Enfin, on précisera que les surfaces non-destinées à être construites ou revêtues pour la circulation des véhicules seront végétalisées. Elles participeront ainsi à l'insertion paysagère du site. Rappelons que le règlement à son article AUx13 précise que : *« Les surfaces libres de toute construction doivent être plantées et convenablement entretenues. Il s'agit notamment des aires de stationnement de véhicules légers et des espaces compris entre les alignements sur voies et constructions ».*

Listes non exhaustives des essences recommandées

Arbustes, essences persistantes

Troène commun, Genévrier commun, Nerprun alterne, Viorne tin

Arbustes, essences caduques

Érable champêtre, Cornouiller sanguin, Noisetier, Prunellier, Sureau noir, Viorne lan-tane, Viorne obier, Fusain d'Europe, Églantier, Sorbier des oiseaux

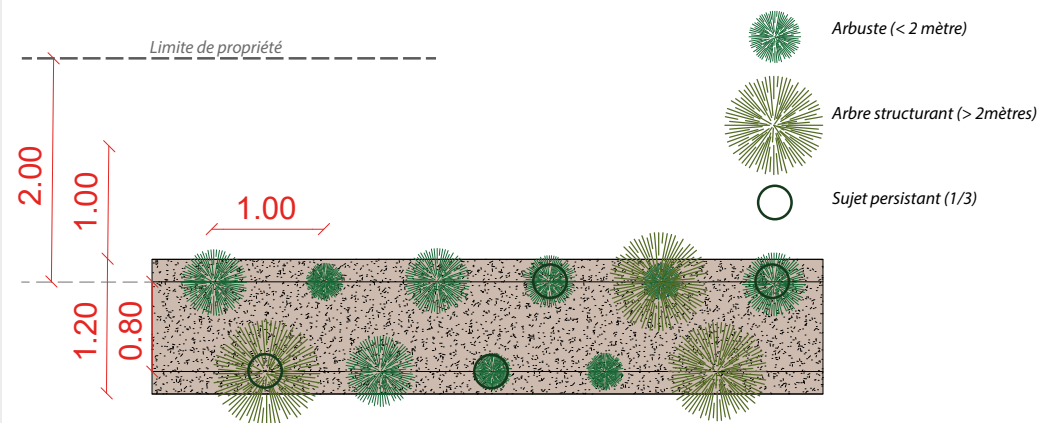
Arbres de haut-jet, essences persistantes

Chêne vert, If, Laurier sauce

Arbres de haut-jet, essences caduques

Chêne pédonculé, Chêne pubescent, Frêne commun, Érable sycomore, Merisier, Charme, Tilleul

HAIE CHAMPÊTRE



Exemple de haie champêtre : elle se compose de plusieurs strates ;

- une strate inférieure composée d'arbustes dits de bourrage,
- une strate intermédiaire composée d'arbustes hauts en recépés (plusieurs tiges)
- une strate supérieure composée d'arbres tiges dits de haut-jet, structurant le linéaire végétale et lui donnant de l'ampleur

Enjeux relatifs à la sécurité et aux nuisances

Sécurité des biens et des personnes

Il convient de préciser que le site n'est soumis à aucun risque référencé. Cette problématique repose donc principalement sur le desserte du site du projet lequel est desservi par une voie d'accès et un carrefour existant sur la RD.150.

Concernant les conditions de circulation suite à la mise en œuvre du projet, il convient de préciser que la voie d'accès au site est inchangée, le projet ne nécessitant pas son redimensionnement.

Concernant le développement des bâtiments de l'entreprise, ceux-ci contribueront à conforter l'activité. Son développement potentiel reste relatif car celui-ci ne pourra s'opérer que dans les limites surfaciques initiales du site. En conséquence, l'augmentation du trafic peut être considérée comme négligeable. De plus, les conditions d'accès au site sont sans aggravation des risques pour les usagers de la RD.150.

En conclusion, qu'aucune perturbation de la circulation n'est par conséquent à signaler par rapport au projet d'extension des bâtiments sur un site d'activités qui reste cantonné dans ses limites actuelles.

Ce trafic routier sera sans incidence sur la sécurité des biens et des personnes sur le site, et au niveau du réseau environnant de voiries. Aucune mesure spécifique n'est donc nécessaire au renforcement de la sécurité de l'accès au site du projet.

Gestion des nuisances

Le site du projet est directement soumis au bruit généré par le trafic routier de la RD.150. En effet, le site se confronte à la présence directe de l'infrastructure, sans dispositif d'atténuation du bruit (merlon, mur...). Toutefois, aucune habitation n'existe sur le secteur.

Il convient de retenir de plus que le projet n'est pas source d'enjeu majeur de gestion des nuisances sonores.

Aucune mesure spécifique n'est donc nécessaire à la gestion des nuisances sonores induites par la RD.150 et par le confortement du site d'activités en raison de la nature même du projet.